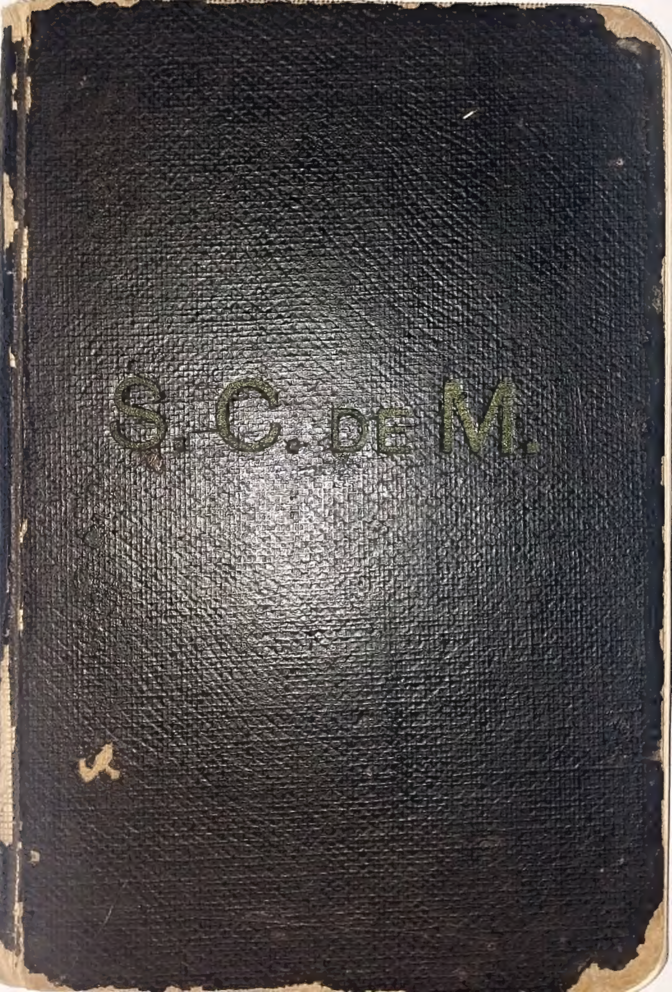

S. C. DE M.

REGLAMENTO INTERNO

QUE REGIRÁ PARA LOS EMPLEADOS

DE LOS

TRANVÍAS ELÉCTRICOS

DE LA

"SOCIEDAD COMERCIAL DE MONTEVIDEO"

1932

TIP. LA PLATENSE, 33 - 1421

MONTEVIDEO

REGLAMENTO INTERNO

QUE REGIRÁ PARA LOS EMPLEADOS

DE LOS

TRANVÍAS ELÉCTRICOS

DE LA

"Sociedad Comercial de Montevideo"

ADVERTENCIA

Todos los empleados de los Tranvías de la «Sociedad Comercial de Montevideo», cuyas obligaciones están consignadas en el presente Reglamento, deben tenerlo constantemente en su poder mientras desempeñan aquellas y están obligados a conocer todas las órdenes que contiene, pues sin su cumplimiento estricto no es posible obtener un buen servicio.

Este Reglamento está destinado no solamente a la instrucción e información necesarias a los nuevos empleados, sino también especialmente a su uso constante por todos ellos, de manera que leyéndolo continuamente lleguen a posesionarse de su conocimiento exacto.

Los empleados están obligados, en el cumplimiento de sus deberes, a ser invariablemente corteses con el públi-

co; deben tener siempre presente que están ocupados en un servicio público que requiere paciencia y corrección y que aún en el caso de encontrarse con pasajeros poco razonables, deben ser atentos y prudentes.

Los empleadllos que se distingan por su buena conducta, atención al servicio y cumplimieno estricto de sus deberes, serán siempre tenidos en cuenta para promociones en los empleos.

Los empleados superiores deben tratar correctamente a sus subalternos, evitando injustas censuras y especialmente malos tratamientos.

Todos los empleados mientras estén en servicio, recordarán siempre que la seguridad de los pasajeros debe ser su constante preocupación y que por consecuencia toda consideración debe quedar subordinada a este objetivo.

No servirá de excusa a los empleados, alegar ignorancia de las órdenes que contiene este Reglamento cuando cometan faltas previstas por él.

La consideración que el público debe merecer a los empleados de la Compañía, deberá ser estrictamente observada y muy especialmente cuando se trate de señoras o niñas.

Cuando un empleado tenga necesidad de hacer alguna observación a un pasajero, sobre boletos, abonos o tarjetas de libre tránsito, deberá hacerla en voz baja, de manera que no se enteren los demás pasajeros del coche, de la observación que formula.

Este procedimiento evitará toda clase de incidentes con el público.

DISPOSICIONES GENERALES

Conocimiento del reglamento

1.—A todo empleado que ingrese al servicio de esta Compañía se le entregará una copia de este Reglamento

y a su debido tiempo se le someterá a un examen, en el cual deberá probar el conocimiento exacto de las órdenes relativas a su puesto y también el de todas las demás de carácter general que en él se contienen.

Ordenanzas y Obligaciones

2.—El hecho de formar parte del personal de la «Sociedad Comercial de Montevideo», significa que todo empleado conoce su Reglamento Interno y acata las disposiciones que él contiene.

Pérdida del Reglamento

3.—En el caso de que un empleado perdiera su Reglamento, debe inmediatamente dar cuenta, a fin de obtener otro, cuyo importe le será cobrado.

Disposiciones adicionales

4.—Además de las disposiciones que contiene el presente Reglamento, cuando el caso lo requiera se harán conocer otras, las que se publicarán en las Estaciones respectivas y deberán cumplirse estrictamente.

Multas Municipales

5.—La Compañía no es responsable por las multas que la Municipalidad pueda aplicar a los empleados, por falta de cumlimiento al Reglamento de esa Autoridad, y el importe de ellas, en tal caso, les será descontado de sus sueldos.

Sueldos y anticipos

6.—Los empleados serán pagos quincenalmente; la Compañía no hará anticipos de dinero por ninguna razón.

Destituciones

7.—Los empleados destituídos no tienen derecho a exigir certificados de conducta, que la Compañía no dará en ningún caso.

8.—Los empleados destituídos no se-

rán admitidos nuevamente en ninguna rama del servicio de la Compañía.

Mejoras en el servicio

9.—El Jefe de Tráfico o quien lo represente, escuchará siempre con deferencia a cualquier empleado de la Compañía que desee sugerir mejoras en el servicio.

Colectas de dinero

10.—Las suscripciones o colectas de dinero, en cualquier forma y para cualquier objeto, son absolutamente prohibidas entre los empleados, a menos que ellas sean autorizadas por la Administración.

Sobriedad

11.—Estricta sobriedad debe ser la primera condición de los empleados. Los que acostumbran a beber alcohol en las horas de servicio, serán destituídos.

Ausencia y licencias

12.—No es permitido a ningún empleado ausentarse de su trabajo sin permiso previo de su superior.

13.—Todo empleado que goce de licencia, ya sea por enfermedad o por cualquier otra causa, debe presentarse por escrito a la Estación donde trabaje, el día antes de reasumir su servicio.

Cambios de servicios

14.—Queda absolutamente prohibido a los empleados, tomarse servicios entre sí, lo mismo que efectuar entre ellos, cambio de trabajos, sin el consentimiento expreso de sus superiores.

Informaciones a pasajeros

15.—Contestarán cortesmente cualquier pregunta que les sea hecho por los pasajeros referente a informaciones sobre el servicio.

Dudas interpretación Reglamento

16.—En casos de dudas sobre el verdadero alcance de alguna orden contenida en este Reglamento o publicada después en las Estaciones, deben pedir la aclaración necesaria a su superior inmediato.

Número y nombre

17.—Los empleados darán con prontitud, a cualquier pasajero que lo solicite, su nombre y número de orden.

Casos no previstos por el Reglamento

18.—En cualquier caso no previsto en este Reglamento, que los empleados tengan que resolver por sí, por no encontrarse en el momento de la ocurrencia un superior con quien consultar, deben tener siempre presente el cuidado de los intereses de la Compañía.

Orden y corrección

19.—En el cumplimiento de sus obligaciones, lo mismo que en las Estaciones, en el sitio que les está destinado, los empleados deben guardar el más perfecto orden y la mayor corrección, no permitiéndose proferir gritos o palabras indecorosas. Se prohibe asimismo toda clase de juegos.

Tarjetas y Carnets

20.—Los Guardas deberán pedir a los abonados y poseedores de tarjetas de libre tránsito, la presentación del abono o pase y además el carnet conteniendo la fotografía del interesado.

a) No reconocerán como válidos sino dos clases de carnet: los que expide la Compañía y los Policiales.

Los que emite la Compaqía para tarjetas de libre tránsito están firmados por el Gerente y

los de abonados, indistintamente, por el Gerente o el Jefe de Tráfico.

b) Las Cédulas Policiales llevan todas la firma del Jefe de Policía de la Capital.

c) Los Inspectores y Guardas pondrán especial cuidado en cerciorarse de lo siguiente:

1.º Que la fotografía del carnet corresponda al pasajero que la presente.

2.º Que sobre la fotografía de los carnets expedidos por la Compañía, se encuentre estampado el sello en alto relieve que dice: «Sociedad Comercial de Montevideo».

3.º Que el número del carnet de cada abonado o poseedor de tarjeta de libre tránsito sea igual al que va escrito en tinta colorada en el ángulo derecho de la tarjeta que presente el pasajero.

En caso de que un Inspector o Guarda estuviera seguro que existe irregularidad en la tarjeta presentada, procederá a retirársela al pasajero, conjuntamente con el carnet de identidad si éste es uno de los que expide la Compañía. Pero si el carnet es el Policial, en ningún caso lo retirarán, procediendo únicamente a retirar al pasajero la tarjeta de abono o libre tránsito. En ambos casos cobrarán

al pasajero el correspondiente boleto. Igualmente si un abonado o poseedor de pase libre, presentara su tarjeta sin el respectivo carnet, deberán cobrarle pasaje, pero no le retirarán el abono o pase libre presentado.

d) Los Inspectores y Guardas deben tener bien presente que los Miembros del Concejo Departamental y su Secretario, no están obligados a presentar carnet de identidad; bastará la presentación de sus respectivas medallas para justificar el derecho al libre tránsito.

e) Quedan exceptuados de la obligación de presentar carnet de identidad, todos los poseedores de libre tránsito impersonales, vale decir, los que no tengan un nombre escrito en la tarjeta, a saber:

Las Hermanas de Caridad.

Los empleados de las Reparticiones de la Compañía que presenten tarjeta de libre tránsito conteniendo las siguientes denominaciones: «Operarios de Talleres», «Vía Permanente» o «Empleado de la Oficina de Tráfico», y cualesquiera otras debidamente autorizada con la firma del Gerente de la Compañía.

Tarjetas válidas solamente .. delantero

21.—Para que un pasajero tenga derecho a viajar en la plataforma delantera de los coches, deberá exigírsele

la presentación de una tarjeta de libre tránsito con la inscripción en tinta colorada: «Válida pescante delantero» y la firma, también en tinta colorada, del Gerente de la Compañía.

Como única excepción a esta disposición a los miembros del Concejo Departamental les bastará presentar su medalla para justificar su derecho a viajar en la plataforma delantera de los coches.

Uniformes 22.—La Compañía proveerá los uniformes necesarios al personal y, además, un sobretodo que debe durar a cada empleado por el término de tres Inviernos. Al recibir el tercer uniforme el personal está obligado a devolver el primero que haya recibido, de manera que en su poder no existirán sino dos uniformes.

Los empleados depositarán en la Compañía la suma de $ 16 para responder de dichos uniformes.

Para tener derecho a la devolución de las sumas depositadas deberán llenar las siguientes condiciones:

a) Si la ropa últimamente entregada ha estado más de dos meses en poder del empleado y la suma depositada por éste fuese menor de $ 8 perderá la suma depositada, quedando de su propiedad el último uniforme recibido (chaquetilla, pantalón y gorra) debiendo hacer entrega de las insignias, botones y letrero de la gorra de dicho uniforme, así co-

mo también toda la demás ropa que tenga en su poder.

Si el último uniforme entregado ha estado menos de dos meses en poder del empleado, se le devolverá la suma que haya depositado y en este caso el empleado deberá devolver toda la ropa perteneciente a la Compañía.

b) Cuando un empleado deje de pertenecer a la Compañía, deberá devolver toda la ropa recibida y contra esta entrega la Compañía le reembolsará las sumas depositadas en garantía, siempre que dichas sumas alcancen a formar un total de ocho pesos o más, siendo entendido que en este caso si la suma depositada fuera menor de ocho pesos, la Compañía no efectuará devolución alguna de depósito.

c) En el caso de empleados que no entregarán los uniformes recibidos, la Compañía retendrá el importe de la suma depositada, sin reclamo alguno por parte de los interesados.

d) El depósito de garantía se hará efectivo en esta forma; $ 4 al ingreso del empleado y el saldo por descuento en los sueldos, de un peso por quincena hasta completar la suma ya especificada de diez y seis pesos.

Uso uniformes

23.—El uso del uniforme completo es obligatorio para el personal, durante

las horas de servicio. Queda terminantemente prohibido el uso de zapatillas.

Deberán conservar el uniforme en buen estado. La chaquetilla se usará toda abotonada y la gorra sin inclinación a ningún costado.

Defensor judicial

24.—Todos los empleados de la Compañía deberán tener bien presente que cuando por causas de choques o accidentes fueran reducidos a prisión y sometidos al Juez—al preguntársele el nombre del Defensor que desean designar—deberán indicar al Abogado de la Compañía, cuyo nombre les hará conocer la Oficina de Tráfico.

Cédula de identidad

25.—Todo aspirante a empleado de la Compañía al formular su solicitud de ingreso, deberá presentar la Cédula de Identidad que exige la Municipalidad, así como también el Certificado de conducta del último empleo que haya ocupado.

Reglamento Municipal

26.—Todo el personal del Tráfico, tanto superior como subalterno, está obligado a tener consigo junto con el presente Reglamento, el de la Dirección de Tránsito Público, debiendo dar estricto cumplimiento a las disposiciones que se relacionan con sus respectivos empleos.

Prohibiciones

27.—Está terminantemente prohibido al personal superior y al subalterno tanto en servicio como cuando estando francos, viajen uniformados en los coches de la Compañía: fumar, leer cartas o periódicos y sentarse en el interior de los coches.

Asimismo, al cruzarse con otros coches o vehículos se abstendrán de hacer señas, hablar, gritar o cualquier otra inconveniencia.

Pago de pasaje

28.—Los empleados que viajen vistiendo de particular—siempre que no tengan tarjeta de libre tránsito— deberán abonar pasaje sin admitírseles excusas de ningún género.

29.—No es permitido a los pasajeros de coches expresos, viajar en la plataforma delantera. Los señores miembros del Concejo Departamental, su Secretario, los Inspectores de la Dirección de Tránsito P-blico, Ingenieros Municipales y empleados de la Compañía debidamente autorizados, podrán viajar en cualquiera de las plataformas de los coches expresos, pero no en el interior de los mismos.

CHOQUES Y ACCIDENTES

Los empleados deberán tener bien presente las disposiciones insertas a continuación, tanto para evitar choques y accidentes como para el procedimiento a seguirse cuando ellos se produzcan:

Cuidado en evitar choques

30.—Tanto los Guardas como los Conductores deben poner especial cuidado a fin de evitar choques. Ella depende en gran parte del Conductor, quien estará siempre atento a fin de evitar peligros y nunca deberá distraerse de su ocupación, especialmente en las boca - calles, cuando pasan cerca de cualquier vehículo y cuando éstos

vienen en dirección contraria a la que lleva su coche.

Responsabilidad Guardas

31.—Los Guardas evitarán muchos accidentes teniendo cuidado de no dar la señal de marcha hasta tanto que los pasajeros hayan descendido completamente del coche; cumpilendo estrictamente esta orden ocurrirán muy pocos accidentes por los cuales puedan ser responsabilizados.

Aviso inmediato

32.—De cualquier accidente o choque que se produzca, debe darse cuenta en el acto, llenando en la Estación la fórmula destinada a ese efecto, la que será firmada por el Guarda y el Conductor.

Instrucciones sobre choques o accidentes

33.—Cuando ocurra cualquier choque o accidente debe pararse inmediatamente el coche. El Guarda averiguará en el acto el nombre y domicilio de la persona accidentada o del dueño del vehículo en caso de choque, enseguida tomará todos los testigos que pueda obtener, anotando los nombres y domicilios tanto de los testigos pasajeros del coche como de los que en ese momento se hallaban cerca y hubieran presenciado el suceso.

Exactitud de datos

34.—Se pondrá especialísimo cuidado en escribir con claridad y exactitud, los nombres del propietario del vehículo o de la persona accidentada y de los testigos, ya sea en caso de choque o de accidente.

Estas órdenes se cumplirán por más insignificante que parezca ser el choque o accidente y aun en el caso de

ser éste notoriamente culpa de la persona o el choque debido al conductor del vehículo.

Causas del choque o accidente

35.—El parte firmado por el Guarda y el Conductor, establecerá claramente:

1.° El paraje y hora en que se produjo el hecho.
2.° Según su opinión a qué se debió el accidente o choque.
3.° Qué medidas se tomaron para evitarlo.
4.° Número de empadronamiento del vehículo chocado.

Prohibición discutir causas

36.—Por ninguna razón se permite a los Guardas y Conductores tomarse en discusión sobre quién fué el causante del accidente o choque ocurrido

GUARDAS Y CONDUCTORES

Conducta durante servicio

1.—Los Guardas y Conductores representan a la Compañía cuando están en servicio al cargo de un coche, y por consecuencia, su conducta debe ser siempre correcta, desempeñando sus obligaciones con absoluta discreción.

Domicilio

2.—Es indispensable que tanto los Guardas como los Conductores vivan lo más próximo posible a las Estaciones donde trabajan, en las que deberán registrar sus domicilios, dando aviso inmediato de cualquier cambio que efectúen.

Alteración de uniformes

3.—El aseo en Guardas y Conductores, es condición obligatoria. Les está terminantemente prohibido el uso de golillas y flores en los ojales, como

asimismo modificar en cualquier forma el uniforme de la Compañía.

Reloj

4.—Los Guardas y Conductores deberán poseer un reloj de buena marcha regulado por el de la Estación donde trabajen, el cual marcará la hora oficial.

Quejas

5.—Los Guardas y Conductores deben pasar un parte por escrito al Jefe de Tráfico o a quien lo represente, dando cuenta de cualquier queja que reciban de los pasajeros, ya sea referente al servicio o sobre cualquier causa que tenga relación con los intereses de la Compañía.

Licencias

6.—Los Guardas y Conductores no pueden ausentarse del servicio ni faltar a él, sin permiso del Jefe de Tráfico. Los que deseen por causas especiales, obtener una licencia, deben formular su pedido por escrito, indicando los días que necesiten. Por ninguna razón se concederán licencias en días festivos.

Aviso en caso enfermedad

7.—En caso de enfermedad, los Guardas y Conductores deben pasar un aviso por escrito al Jefe de Tráfico, cuyo aviso debe llegar a la Estación respectiva por lo menos con media hora de anticipación a la de sus respectivas salidas al trabajo.

Viajar en los coches

8.—Hasta el número de dos empleados que no estén en servicio, podrán viajar en la plataforma posterior de un coche motor, pero si éste lleva acoplado deberán viajar en la plataforma delantera del mismo y en este caso,

pueden viajar hasta 4 empleados, teniendo preferencia los que van a tomar sus servicios.

Se abstendrán de conversar con los pasajeros y con el Guarda de servicio.

Presentación al servicio

9.—Los Guardas y Conductores deben presentarse en la Estación, prontos para el trabajo, quince minutos antes de la hora de sus respectivas salidas, examinarán cuidadosamente el coche que les está destinado, cerciorándose que esté en orden y bien limpio. En caso de notar cualquier defecto u omisión, deberán dar cuenta en forma verbal al Jefe de Tráfico. A las horas de relevos, los empleados al recibirse de su coche, lo examinarán a fin de que en caso de notarse desperfectos, estén en condiciones de elevar el parte respectivo.

Faltas al servicio

10.—Los Guardas y Conductores que por cualquier causa falten al servicio, deberán presentarse a la respectiva Estación a la brevedad posible, firmar la libreta de faltas y quedar a la orden del capataz de servicio.

Conductores: obediencia a Guardas

11.—Los Conductores están bajo las órdenes directas de los Guardas mientras trabajan en la vía, pero ambos son responsables por la marcha del coche, con relación al horario.

Los Conductores están obligados a obedecer sin observación las órdenes que trasmitan los Guardas, por campanilla.

Seguridad del coche

12.—El Conductor es el único responsable por la seguridad de su coche,

cuando está en marcha.

Novedades

13.—Los Guardas y Conductores deben dar cuenta de cualquier novedad que les haya ocurrido en el viaje, al primer Inspector que encuentren y al Capataz de Servicio al llegar a la Estación; y enseguida de terminar su servicio harán un parte por escrito dirigido al Jefe de Tráfico.

Esta orden debe cumplirse por insignificante que sea la novedad ocurrida.

Relevos

14.—Los Guardas y Conductores cuando van a ser relevados, no pueden abandonar su coche hasta que el relevante se haya recibido de él de acuerdo con las instrucciones que al efecto se darán en las respectivas Estaciones.

Causas de atrasos

15.—Las causas que produjeran el atraso en servicio deberán ser comunicadas al Inspector que primero suba al coche y también en el acto de llegar a la Estación, de acuerdo con el artículo 13 de este Reglamento.

Velocidad

16.—Está terminantemente prohibido a los Conductores correr carreras con coches de otras Compañías o con cualquier otra clase de vehículos, bajo pena de destitución.

Ascenso de pasajeros

17.—Está prohibido a los pasajeros subir a los coches cuando éstos estén en movimiento. Esta prohibición que tiene por objeto evitar accidente, es también una disposición Municipal.

En consecuencia los Guardas tendrán cuidado en que sea cumplida y especialmente tratándose de señoras.

Obstrucciones tráfico

18.—En casos de incendios o de cualquier otro accidente que pueda interrumpir el tráfico por un período prolongado de tiempo, el Conductor del primer coche interrumpido comunicará el hecho a su Guarda, a fin de que éste dé aviso telefónico a la Estación, en el caso de no encontrarse presente un Inspector que dé el aviso referido.

Ordenes por campanilla

19.—El Conductor será dirigido por el Guarda en la siguiente forma:

Un toque de campanilla: Pare en el próximo punto de parada.

Dos toques de campanilla. Siga la marcha.

Tres toques de campanilla: Ponga la tablilla de «Completo».

Tres toques de campanilla más pausados: Retire la tablilla de «Completo».

Cuatro toques rápidos de campanilla: Pare instantáneamente, **«Peligro»**.

Las señales del Conductor al Guarda serán:

Un toque de campanilla: Atienda el trolley.

Dos toques de campanilla: ¿Hay asiento?

Tres toques de campanilla: Apriete rápidamente el freno mecánico de la plataforma posterior.

Cuatro toques de campanilla: Atención ¡Coche marcha atrás!

En caso de que el Conductor tenga necesidad de interrogar al Guarda sobre cuestiones relacionadas con el servicio, debe hacerlo en la primera parada, con un toque de campanilla.

Marcha y detención del coche

20.—El Guarda no podrá hacer parar o marchar el coche por otros medios que los de toques de campanilla, prohibiéndose al efecto los golpes y las órdenes de viva voz.

Encomiendas

21.—Está terminantemente prohibido a los Guardas y Conductores hacerse cargo de encomiendas o cartas, con excepción de las que sean dirigidas a la Administración de la Compañía, Estaciones, Usina y Sub-Estaciones.

Permanencia en coches

22.—Cuando de las Estaciones se manden coches a puntos determinados donde los Guardas y Conductores deben esperar órdenes para regresar, permanecerán en sus coches respectivos, siéndoles terminantemente prohibido abandonarlos o efectuar reuniones en ellos.

Descenso y ascenso de pasajeros

23.—Al llegar a un punto terminal, a las Estaciones y demás puntos autorizados, el Conductor después de haber parado completamente su coche, abrirá la plataforma delantera, a fin de que los pasajeros puedan descender por allí.

Al mismo tiempo el Guarda cerrará la puerta posterior, la que abrirá cuando hayan descendido todos los pasajeros a fin de que por ese lado puedan ascender los que van a tomar el coche.

Tableros destino coches

24.—Los Conductores cuidarán que los tableros indicadores estén en orden, cambiándolos en los puntos precisos a fin de que siempre indique la

ruta exacta del coche, de acuerdo con el itinerario y según lo ordene el Guarda respectivo.

Prohibiciones en puntos terminales

25.—Tanto a los Guardas como a los Conductores, les está terminantemente prohibido sentarse en los coches o entablar conversación en los puntos terminales de las líneas, donde por razón del horario u órdenes especiales tengan que permanecer estacionados.

Durante esos intervalos deberán permanecer en sus respectivas platafor mas.

Apertura y cierre agujas

26.—Siempre que un Conductor tenga necesidad de abrir una aguja de punta para entrar a una Estación, escape o cruce de una a otra vía, deberá parar su coche una vez que haya salido de la aguja.

Inmediatamente el Guarda deberá tomar el fierro para cambios y procederá a cerrar la aguja que abrió el Conductor, poniendo especial cuidado en dejarla bien cerrada, es decir, en la misma posición en que se encontraba antes de ser abierta.

Siendo ésta una disposición de suma importancia para prevenir choques y accidentes, los Guardas deberán cumplirla estrictamente, pues su falta de cumplimiento será penada severamente.

GUARDAS

Posición del Guarda

1.—El sitio del Guarda, una vez cobrados los pasajes, es el pescante posterior, dando frente al interior del coche y prestando atención a las lla-

madas de los pasajeros que desean descender.

Cobro de pasajes

2.—Los Guardas cobrarán los pasajes en el acto que los pasajeros suban al coche.

Boletos

3.—Saldrán a trabajar a la vía, munidos de una cantidad de boletos suficiente, los que les serán entregados en las Estaciones a las horas que a ese efecto se indicarán.

Boletos mal despuntados

4.—Por ninguna razón se permite a los Guardas retirar a pasajeros, un boleto ya entregado. En caso de equivocación de despunte o cuando el pasajero haya dado equivocadamente su destino, darán cuenta del error al Inspector que primero suba al coche, el que resolverá el procedimiento a seguirse en cada caso.

Numeración a la vista

5.—Es absolutamente prohibido raspar, enmendar o borrar la numeración correspondiente. Si se ha padecido error al apuntarla, se dará cuenta al Inspector que primeramente suba al coche.

Planillas

6.—La planilla donde se anotan la numeración, hora y salida, etc., así como las libretas de distintas clases de boletos, deben ser llevadas en un estado de claridad tal que no admita lugar a duda alguna sobre el proceder de los Guardas.

Toda anotación será hecha con lápiz tinta.

Presentación tarjetas

7.—Para llevar un pasajero sin cobrarle el respectivo pasaje es absolutamente indispensable que el Guarda le haya exigido la presentación de la

tarjeta de libre tránsito, de abono, o chapa correspondiente.

Los Guardas no exigirán la presentación de su tarjeta de libre tránsito a los empleados superiores de la Compañía, de la Policía, ni al Director e Inspectores de la Dirección de Rodados, siempre que los conozcan y les conste, por tanto, que poseen pases libres.

Están autorizados para viajar sin pagar pasaje, en la plataforma posterior, un Guardia Civil o un Mensajero Policial, uniformados, y dos soldados del Escuadrón de Seguridad, uniformados, estén o no armados.

De Estación para afuera podrán viajar dos Guardias Civiles.

Miembros Municipalidad

8.—A los miembros del Concejo Departamental y su Secretario les bastará la presentación de la medalla que los acredita como tales, a los efectos de no abonar pasaje.

Pasajeros incorrectos

9.—No permitirán en ningún caso que viajen en los coches personas en estado de ebriedad, como tampoco las que por su manera de comportarse, ya sea profiriendo insolencias en alta voz o por causar molestias a los pasajeros, sean causa de incomodidad para éstos. Si dichos pasajeros se negasen a bajar, llamarán la Policía para ese objeto y anotarán el nombre y domicilio de los testigos que hayan presenciado el hecho por el cual se les obligó a bajar, dando cuenta inmediatamente de terminar su servicio.

Animales y bultos

10.—Los Guardas no permitirán perros ni otra clase de animales en el coche ni tampoco permitirán la colocación de bultos sobre los asientos del mismo.

Objetos encontrados

11.—Todo objeto o dinero, etc., que los Guardas durante las horas de servicio encontraran tanto en los coches como en la vía, deben ser entregados en la Estación donde trabajen, anotando con precisión la hora y el punto de la línea donde lo hallaron.

Entrega de recaudaciones

12.—Al entregar la cuenta de venta de boletos deben hacerlo con la cantidad exacta de dinero que ella arroje.

Recuento de boletos

13.—Los Guardas están obligados a recontar y revisar las libretas de boletos que les sean entregadas, antes de salir a trabajar y en el caso de existir falta, exceso de boletos o trasposición de la numeración, darán cuenta inmediata.

Desvíos obligados

14.—En los ramales donde no hay doble vía y que por consecuencia, existen desvíos obligados, los Guardas pondrán mucho cuidado en que los coches no se encuentren fuera de desvíos, pero si llegaran a encontrarse, serán igualmente responsables el Guarda y el Conductor del coche que avanzó debiendo esperar.

En caso de encontrarse coches fuera de desvío, el que esté más cerca de éste, deberá retroceder para permitir el pasaje del otro coche.

Combinaciones

15.—Los Guardas pondrán especial cuidado, en los puntos de combinación

en que deben esperar los pasajeros de los coches con que combinan, en fijarse que los boletos que dichos pasajeros presenten, sean los que realmente correspondan.

Instrucciones sobre combinaciones

16.—En las Estaciones respectivas se publicarán instrucciones especiales respecto de los boletos de combinación.

Pasajeros en puntos terminales

17.—Cuando un pasajero suba a un coche, dos cuadras antes del punto terminal de una línea, con intención de efectuar viaje al retorno del coche, sólo se le cobrará boleto por el regreso, lo que hará el Guarda en el acto de subir el pasajero.

Dichas dos cuadras son el máximun de tolerancia en tal sentido.

Cortinas coches

18.—Cuidarán especialmente que las cortinas estén bajadas del lado del sol, salvo en cortos trayectos.

Cambio de monedas

19.—Cuando reciban en pago del pasaje una moneda o papel de mayor valor que el precio del boleto, conservarán el dinero recibido en la mano izquierda y no lo echará en la cartera hasta que hayan dado el cambio correspondiente. Este procedimiento evitará toda discusión en caso de duda sobre el dinero que el pasajero entregó.

Antes de exigir el importe del pasaje, el Guarda deberá entregar el boleto al pasajero.

Ayuda a Pasajeros

20.—Los Guardas están obligados a prestar su ayuda para subir o bajar de los coches a los ancianos y niños.

Completo

21.—Cuando el coche esté completo y haya pasajeros que pretendan que

pare, los Guardas están obligados á hacérselo saber en alta voz, lo que también hará el Conductor en igual caso.

Uso de mojadedos

22.—No les está permitido hacer uso de la saliva para arrancar boletos. Usarán a ese efecto el mojadedos de. que se les proveerá. La falta de cumplimiento a esta orden será causa de inmediata destitución.

Cartera, reloj, cambio etc.

23.—Los Guardas no pueden salir a trabajar sin su chapa, reloj y cartera correspondiente y además la suma de tres pesos en cambio de monedas de 20 centésimos y de níckel de 5, 2 y 1 centésimos.—No les está permitido bajar de los coches para obtener cambio en las casas de comercio, debiendo solicitar de la Oficina la cantidad de cambio necesario.

Idoneidad

24.—Los Guardas deben saber leer, escribir y sacar sus cuentas regularmente.

Cruces con Ferrocarril

25.—En los puntos que existen cruces de la vía con el Ferrocarril, los Guardas, usarán el siguiente procedimiento: Veinte metros más o menos antes de llegar al cruce, harán detener totalmente la marcha del coche y bajando se adelantarán hasta pararse en medio de la calle, luego mirarán a derecha e izquierda y una vez completamente seguros de que no hay máquina ninguna a la vista, harán señas al Conductor para que avance. Por la noche se procederá igualmente, haciendo el Guarda Señal encargado al efec-

to, las señales con luces cuyos colores para avanzar o detener el coche, se harán conocer oportunamente de los empleados.

Siendo los cruces con el Ferrocarril puntos de gran peligro, esta orden debe cumplirse estrictamente y su no cumplimiento será causa de inmediata destitución.

Término de pasajes

26.—Al llegar a los términos de las líneas hasta los cuales es válido el boleto, los Guardas harán detener el coche, anunciando en alta voz: Término del pasaje de (indicando el precio a que se refieren).

Cambio de trolley

27.—Durante las horas de la noche al llegar a puntos terminales, no se cambiará el trolley hasta tanto hayan descendido todos los pasajeros.

Salidas de puntos terminales

28.—Al partir de un punto terminal, el Guarda debe estar seguro de que el freno del pescante posterior esté suelto y la llave automática esté abierta en «OFF».

Pasaje de menores

29.—Los niños menores de cinco años no pagan pasaje en los coches de esta Compañía, pero no deben ocupar asientos que sean necesarios a pasajeros que pagan boleto. Los menores de 12 años de edad pagarán solamente pasaje de cuatro centésimos por cualquier trayecto que recorran.

Ordenanzas Municipales

30.—Los Guardas cumplirán y harán cumplir muy especialmente a los pasajeros, las Ordenanzas Municipales en lo referente a no fumar y no escupir en los coches.

Puerta delantera

31.—Cuando la puerta delantera del coche esté abierta y un pasajero por motivos de salud, pida que se cierre, deberán proceder a cerrarla, aún en caso de que los demás pasajeros soliciten que permanezca abierta.

Luces en días de tormenta

32.—En los días de tormenta el Guarda deberá encender todas las luces del coche, a fin de evitar descargas atmosféricas sobre el equipo eléctrico del mismo.

Señoras en plataforma

33.—Los Guardas permitirá a las señoras o niños que lo deseen, viajar parados en la plataforma posterior, no habiendo asientos libres, debiendo vigilar que los pasajeros que viajen allí les guarde el debido respeto.

Menores en plataforma

34.—Habiendo asientos libres en el interior de los coches, los Guardas no permitirán que viajen en el pescante posterior menores de edad, a los cuales indicarán que deben tomar asiento.

CONDUCTORES

Inspección coches

1.—El Conductor al hacerse cargo del coche deberá revisarlo previamente a objeto de verificar si éste se encuentra en debido orden y si está previsto con todo el equipo necesario. Con especialidad comprobará que el salva vidas, arenero y freno manual se encuentra en perfecto estado de funcionamiento, y en caso de notar algún defecto darán cuenta enseguida al Capataz de Mecánicos o al Capataz de Servicio.

2.—Deberán fijarse si la caja desti-

nada a la arena está bien provista de ella y en orden.

Estado de coches y abandono de los mismos

3.—Los Conductores deben pedir informes al Capataz o Jefe de Estación sobre cualquier duda que tengan respecto del buen funcionamiento de los coches y no abandonarán sus puestos salvo por razones imperativas, en cuyos casos lo harán después de ser reemplazados por sus Guardas, a quienes entregarán la manija de reversión del controlador.

Faltas cometidas por Guardas

4.—Es obligación del Conductor dar cuenta por escrito al Jefe de Tráfico, de cualquier falta que cometa el Guarda con quien trabaja.

Prohibición conversar y descender por pescante delantero

5.—Es terminantemente prohibido a los Conductores mantener conversación cuando sus coches se hallen en movimiento y no permitirán a ningún pasajero subir o bajar por el pescante delantero, salvo que sean personas especialmente autorizadas para hacerlo.

Si el Conductor tuviera dudas sobre tal autorización deberá llamar al Guarda con el toque reglamentario de campanilla a fin de que aquél haga la averiguación que corresponde.

Objetos encontrados

6.—Los objetos hallados en los coches o en la vía, serán entregados al llegar a la Estación, al Jefe de la misma o al Capataz de Servicio, haciendo constar por escrito el nombre del empleado que lo encontró, su número, el del coche, línea, hora y el paraje.

Prohibición manejo coches

7.—Por ninguna razón permitirá a otra persona no autorizada, el manejo de su coche, bajo pena de destitución.

Trolley fuera del alambre

8.—Cuando el trolley esté fuera de alambre, si fuese necesario—el Conductor parará rápidamente con el freno eléctrico, dando aviso al Guarda por medio de un toque de campanilla y no seguirá adelante hasta no recibir aviso del Guarda por medio de dos toques de campanilla.

Toques de campana

9.—La campana no se hará sonar sin necesidad, debiéndose tocar siempre antes y al pasar las bocacalles, las que cruzarán sumamente despacio y para prevenir a otros vehículos la aproximación del coche, darán repetidos toques de campana.

Luces

10.—El Conductor debe cerciorarse siempre de que todas las luces del coche estén en orden.

Coches descompuestos

11.—Si por cualquier accidente el coche no pudiera marchar, el Conductor tratará enseguida de componer todos los desperfectos aplicando en todos los casos las instrucciones respectivas. En caso de no poder efectuar la reparación, tratará de acoplar su coche a otro de servicio poniendo destino: **Estación**, cerrando las puertas de ambas plataformas y dando aviso al Guarda para que no permita subir pasajero.

12.—En caso de descompostura del Controlador de la plataforma delantera, utilizará el de la posterior para hacer marchar su coche, no pudiendo

marcar más de 4 puntos. En este caso el Guarda pasará a la plataforma delantera para dirigir la marcha por medio de los toques reglamentarios de campanilla.

Dentro del radio de uso común de vías—desde Florida a Aduana—en caso necesario podrán acoplar su coche a uno de la otra Compañía.

Igualmente permitirán que un coche descompuesto de la otra Campañía sea acoplado al suyo.

Paradas en curvas o pendientes

13.—Está terminantemente prohibido al Conductor parar su coche en pendientes o curvas, excepto en casos de peligro; sin embargo de esta disposición, en pendientes donde existan paradas autorizadas, detendrán la marcha de sus coches.

14.—Al encontrarse dos. coches en curvas en opuestas direcciones, los Conductores acortarán enteramente la marcha, conservando sus coches bajo absoluto control.

Marchas en curvas y agujas

15.—En las curvas, agujas de entrada y salida, en empalmes de doble vía y en general en todos los puntos de la vía donde hayan cruces o curvas, deberán aminorar la velocidad del coche, no marcando más de 4 puntos. Los Conductores pondrán especial cuidado en que las agujas se encuentren hechas en la ruta que debe seguir el coche.

Aguas estancadas

16.—Al pasar por puntos donde haya aguas estancadas, disminuirán la marcha de sus coches para evitar que el

agua salpique en los motores y no pasarán por puntos donde las aguas estén al nivel de los estribos del coche, sino cuando sean autorizados por un empleado superior.

Vehículos estacionados

17.—Los Conductores al pasar su coche al lado de vehículos parados, deberán tomar toda clase de precauciones a fin de no exponer su coche a ser chocado, acortando al mismo tiempo la marcha para poder parar instantáneamente en caso de peligro de choque.

Precauciones, choques y accidentes

18.—El Conductor debe poner especial cuidado para evitar choques, siendo siempre prudente, no pretendiendo pasar primero que otros coches o vehículos si no está completamente seguro de poderlo hacer sin peligro y teniendo siempre en cuenta que la única regla para evitar accidentes es no correr riesgos.

Carro Bomberos, Asistencia Pública, Carros Auxilios, etc.

19.—Los Conductores pararán completamente sus coches al oir la aproximación del carro de Bomberos, de la Asistencia Pública o de cualquier otro vehículo cuyos caballos vayan desbocados. Igual procedimiento observarán al encontrarse con el carro de auxilios de ésta o de otra Compañía.

En caso de encontrarse con un carro de auxilios de la Compañía que efectúa reparaciones en las líneas, el Conductor deberá aminorar la marcha en el acto, no acercándose a una distancia menor de 20 metros de éste. Se prohibe terminantemente toda clase de discusión con los empleados de

los carros de auxilio; si un Conductor tiene alguna queja que formular sobre dichos empleados, deberá presentarla al Inspector de servicio.

Cruces en curvas, inter secciones o pendientes

20.—En los puntos que un coche marchando en curva se cruce con otro en línea recta, el coche en línea recta deberá dar paso al que está en la curva.

21.—Cuando dos coches se encuentren en una pendiente donde exista un cruzamiento, el coche que baja debe dejar pasar primero al coche que sube.

Marcha a distancia vehículos

22.—Los Conductores no marcharán nunca tan cerca de un vehículo que una parada rápida de éste pueda ocasionar un choque, debiendo siempre en estos casos mantenerse a una distancia prudencial, cuando menos de 10 metros.

Obstáculos en la vía

23.—Cuando se encuentren piedras o cualquier otro obstáculo en la vía, el Conductor parará su coche y advertirá al Guarda a fin de que éste lo remueva.

Prohibición discutir

24.—Está absolutamente prohibido a los Conductores tomarse en discusión con otros conductores de vehículos. En caso de obstrucción intencional de parte de éstos, llamarán a la Policía y le darán cuenta del hecho.

Agrupación de gente

25.—Los Conductores marcharán muy despacio en los parajes donde haya agrupación de gente, haciendo notar la presencia del coche con repetidos toques de campana.

Trolley sentido inverso

26.—No deben hacer marchar el coche con el trolley al revés, sino en caso de extrema necesidad y si ésto

ocurre lo harán a marcha muy lenta y por pocos metros, avisando antes al Guarda para que tenga cuidado del trolley.

Marcha hacia atrás

27.—Cuando por causas imprescindibles tengan que hacer retroceder el coche, no lo harán nunca sin haber recibido previo aviso del Guarda de que la vía está libre, además de cerciorarse personalmente de ésto, tomando las precauciones que aconseja el artículo anterior.

28.—En caso que sea necesario retroceder sobre una aguja de salida, de una curva o escape con resorte, deberán tener la precaución de ver que ambas ruedas hayan salido de dicha aguja y en caso de llevar acoplado, que tanto las ruedas del motor como las del acoplado hayan pasado completamente la aguja.

La falta de cumplimiento a esta disposición causará descarrilamientos.

Orden de marcha

29.—El Conductor no debe iniciar la marcha de su coche si no ha recibido el aviso correspondiente del Guarda por medio de dos toques de campanilla.

30.—Antes de iniciar la marcha deberá tocar la campana y antes de llegar al punto terminal de una línea, aminorará la marcha del coche.

Puntos de parada

31.—Los puntos de parada autorizados son todas las bocacalles y aquellas columnas de la Compañía que tienen señales a ese efecto.

Paradas en puntos barrosos

32.—A fin de facilitar el ascenso o descenso de pasajeros, el Conductor no parará su coche en parajes barrosos o donde hayan aguas estancadas, debiendo en estos casos continuar la marcha hasta el punto más cercano donde las condiciones del terreno no presenten esos inconvenientes.

Precaución entradas, curvas, desvíos, etc.

33.—Desde unos diez metros antes de entrar a curvas, cambios, desvíos o cualquier otro punto peligroso, el Conductor deberá aminorar sensiblemente la marcha del coche y dará aviso al Guarda por medio de la campanilla, a fin de que éste atienda el trolley.

34.—Al aproximarse a un cambio de vía, el Conductor disminuirá sensiblemente la marcha y se cerciorará si la aguja está abierta en el sentido de la dirección que debe tomar el coche.

Igualmente constatará si la aguja está bien hecha, con el fin de evitar retrocesos, descarrilamientos, y pérdida de tiempo.

Toques de campana en puntos peligrosos

35.—Si dentro de la zona que abarca el coche se encontraran operarios efectuando trabajos, el Conductor pondrá cuidado en pasar despacio tocando repetidamente la campana para anunciar la presencia del coche y evitar accidentes a los obreros.

36.—En puntos en que existan edificios en construcción, donde los andamios constituyen un peligro para pasajeros y peatones, pasarán con sus coches a marcha lenta. — Igual procedi-

miento observarán en los parajes donde las veredas están obstruídas.

Descarrilamientos

37.—En casos de descarrilamientos, el Conductor parará rápidamente su coche para evitar que salga totalmente de la vía. Quedando sólo una rueda encarrilada bastará hacer marchar lentamente el coche en dirección de la rueda o ruedas encarriladas para que aquel vuelva a la vía.

En caso de completo descarrilamiento, es decir, que las cuatro ruedas hayan salido de la vía, avisarán al Guarda para que forme contacto entre el riel y el truck del coche. A este efecto usarán el fierro del cambio, bajando previamente el trolley.

En caso de descarrilamiento en zanjas o puntos donde las ruedas queden calzadas y no fuera posible por esa causa mover el coche, el Guarda pedirá inmediatamente por teléfono auxilio a la estación más próxima.

Falta de corriente, etc.

38.—Cuando falte la corriente, salte la llave automática o descarrile la lanza del trolley y el coche se encuentre en una pendiente con peligro de correrse hacia atrás, si el Conductor trabaja con controlador de 7 puntos, colocará inmediatamente la manija grande en «OFF», echará la manija de reversión hacia atrás y hará girar la manija grande de marcha al último punto del freno eléctrico, aplicando en seguida el freno mecánico para evitar que el coche retroceda.

Los coches de 8 puntos — por su

disposición especial — no requieren la maniobra anterior. Bastará solamente para que el coche no retroceda, colocar la manija grande en «OFF» y aplicar rápidamente el freno mecánico.

Orden marcha en pendientes

39.—Es absolutamente prohibido que dos coches asciendan una pendiente al mismo tiempo. El coche que marche detrás deberá esperar para ascender a que el de adelante haya pasado la pendiente.

Nunca deberán marchar en pendiente a una distancia menor de una cuadra del coche que va adelante.

Posición del Conductor

40.—El Conductor debe concentrar su atención al servicio evitando distracciones que puedan ser causa de choques o accidentes. Esto se obtendrá marchando siempre con la mano izquierda en la manija del controlador y la derecha en el freno mecánico, atento a las llamadas de los pasajeros y a los toques de campanilla.

Servicio por vía contraria

41.—Cuando por causa de interrupción, etc., el servicio se efectúe por vía contraria, el Conductor pondrá especial cuidado en no avanzar cuando el coche que venga en opuesta dirección haya entrado en el radio de la vía sencilla.

Aviso sobre desperfectos en las vías

42.—Dará aviso inmediato en la respectiva Estación de cualquier desperfecto que note en la vía permanente o aérea. A este efecto suministrará todos los datos necesarios: Calle y número, si es posible, o sino, el número de la columna de la Compa-

ña más próxima al punto donde existe el defecto.

Calentamiento ejes o cojinetes

43.—En caso de que los ejes y cojinetes del coche se calienten, lo que se manifiesta por un continuo silbido mientras el coche marcha, cambiarán de coche en la Estación más próxima.

Ruidos anormales que denoten defectos

44.—Si se notaran ruidos anormales que acusen probables desperfectos en el coche, tratarán de averiguar su causa dando cuenta inmediata del desperfecto al llegar a la Estación.

Observación horario

45.—El Conductor deberá observar escrupulosamente el horario, tratando de llegar y salir de las diferentes secciones en que esté subdividida su línea, a las horas indicadas.

En caso de atraso el Conductor deberá justificar la causa y tratará de recuperar el tiempo perdido, pero sin exponerse por esa causa a choques o accidentes, ni tampoco dejar de cumplir las disposiciones especiales que se han dado respecto de la marcha de los coches.

El tiempo de atraso se tratará de recuperar solamente de las Estaciones para afuera y con preferencia en los puntos donde el tráfico es menos denso.

46.—Es absolutamente prohibido marchar con el coche en hora adelantada a los horarios respectivos.

La contravención a esta disposición será severamente castigada.

Pasajeros en paradas

47.—El Conductor está obligado a prestar atención al llegar a los pun-

tos de parada, si hay pasajeros para subir al coche. En este caso detendrá totalmente la marcha y no podrá reiniciarla hasta no recibir el aviso de campana correspondiente.

Ascenso pasajeros

48.—Es obligación del Conductor poner atención al número de pasajeros que pretenden subir juntos y si no se ha cerciorado que han subido todos, no debe continuar la marcha aún cuando reciba la orden por campanilla.

Conducción bultos

49.—El Conductor puede aceptar bultos y atados, los que serán colocados sobre el costado derecho de la plataforma. No es permitido llevar animales sueltos o cualquier artículo que por su condición mal oliente o falta de aseo, pueda causar molestia a los pasajeros.

El Conductor que exigiera ser recompensado por la conducción de lo arriba expresado, será destituído.

Encuentro coches en opuesta dirección

50.—En las boca calles o puntos de parada donde las vías se encuentran muy próximas, los Conductores al encontrarse con otro coche en dirección contraria, pasarán despacio y tocando la campana.

Marcha con trolley bajo

51.—Cuando el Conductor encuentre un carro de auxilio de la Compañía efectuando reparaciones en la vía aérea, o cuando por haber ocurrido una rotura del hilo de trabajo—sea necesario pasar por un punto de la línea con el trolly bajo— el Conductor dará aviso anticipado al Guarda, a fin de que éste, a la señal que le haga

el Conductor, baje el trolly, debiendo dar aquél el impulso suficiente al coche para que pueda recorrer ese trayecto sin corriente.

Levantar salvavidas

52.—Pondrá especial cuidado en levantar el salvavidas en los puntos de la vía, especialmente en las curvas, donde aquél sobrepase el cordón de la vereda.

Atención en boca calles

53.—Antes de iniciar la marcha para cruzar una boca calle, deberán asegurarse que no existe ningún obstáculo, coche, vehículo o agrupación de personas que puedan ser causa de tener que volver a parar después de reanudar la marcha.

Cruces con Ferrocarriles

54.—En los cruzamientos con Ferrocarriles, el Conductor parará su coche veinte metros antes de llegar a ese punto, para dar tiempo a que el Guarda baje y se cerciore que tiene vía libre, no debiendo continuar la marcha hasta recibir el aviso del Guarda de que puede avanzar. En este único caso es permitido al Conductor reiniciar la marcha .por orden de viva voz del Guarda.

Entrada a desvíos

55.—El Conductor, al llegar a un desvío donde tenga que hacer la aguja, debe calcular de antemano la velocidad que debe llevar el coche para poder enfrenar al llegar a la aguja. Si ha calculado mal la distancia y el coche se para en un punto donde no alcance a hacer la aguja con el fierro de la plataforma debe bajarse del coche y hacerla desde el suelo.

Es absolutamente prohibido marcar un punto y «OFF», o marcar un punto con el freno apretado para aproximarse a la aguja.

Examen médico

56.—Como los Conductores tienen ser absolutamente sanos para la mayor seguridad del público viajante, la Compañía los someterá a un previo examen médico.

INSPECTORES AMBULANTES INSPECTORES RECORREDORES E INSPECTORES SECCIONALES

Conocimiento del Reglamento

1.—Estos empleados en razón de su jerarquía, están obligados a conocer minuciosamente todas las obligaciones referente a Guardas, Conductores y Guarda - Frenos, que se contienen en el presente Reglamento—de manera que en cada caso pueda dar las órdenes que correspondan, de acuerdo con las disposiciones del mismo.

Vigilancia Horarios

2.—Deberán ponerse bien al corriento de los horarios, a fin de que los coches marchen siempre en hora exacta y darán cuenta en sus partes diarios a la Oficina de Tráfico, de cualquier atraso o adelanto que se produzca en el servicio, con o sin causa justificada.

Ascenso descenso plataforma delantera

3.—Les queda absolutamente prohibido subir o bajar por la plataforma delantera, no pudiendo tampoco via jar en ella ni tomar el puesto del Conductor estando en servicio, excepto en casos indispensables.

Revisión en términos pasajes

4.—En las secciones en que hayan puntos intermedios terminales de pasajes, deben revisar los boletos con frecuencia en dichos parajes, para evitar que los pasajeros pasen del límite correspondiente.

Numeración planillas

5.—Deben poner especial cuidado en anotar claramente en las planillas las numeraciones y las cantidades exactas de pasajeros en la sección que les corresponda.

Viajar en los coches

6.—Queda prohibido a los Inspectores Seccionales, aún cuando estén uniformados, en servicio o fuera de él, viajar más de uno a la vez en un coche.

Los Inspectores Ambulantes y Recorredores quedan exceptuados de esta disposición, pudiendo además, cuando lo crean necesario, revisar los boletos.

Los Inspectores solamente podrán viajar, más de uno a la vez, cuando van a tomar servicio o al retirarse en los últimos coches.

Presentación tarjetas

7.—Deberán exigir la presentación de sus tarjetas de libre tránsito y de abono a los poseedores que les sean desconocidos. Después del 5 de cada mes exigirán la presentación del abono a todo pasajero que diga ser abonado, hasta cerciorarse de que los abonos presentados estén en orden.

8.—Asimismo deben obligar a los Guardas a exigir los boletos de combinación y las tarjetas, y dar cuenta en el parte diario, del empleado que no cumpla esta disposición.

Revisión boletos

9.—Al revisar un coche que ha sido entregado por otro Guarda en la Estación pedirán la **boleta** correspondiente y observarán si la numeración de los boletos corresponde con la anotada y en caso que no le entregaran la **boleta**, darán cuenta de los dos Guardas culpables de la omisión, en el parte diario.

INSPECTORES AMBULANTES

Jerarquía

1.—Los Inspectores son los superiores inmediatos de todo el personal del tráfico y sus órdenes en la vía deben ser cumplidas sin observación de ningún género.

Radio de inspección

2.—Los Inspectores Ambulantes no tiene radio fijo para su trabajo, estando obligados a pasar un parte diario al Jefe de Tráfico de todas las novedades que noten en el servicio de que están encargados, dando cuenta detallada de las secciones de la vía que han recorrido en el día.

Si por causas especiales el Inspector Secional encargado de un radio faltare accidentalmente, deberán atenderlo hasta que tome el puesto el Inspector que corresponda, dando cuenta a la Oficina de Tráfico para que adopte las medidas que estime convenientes.

Interrupción del tráfico

3.—Cuando por cualquier causa el tráfico se interrumpa, deberá dar cuenta o hacerla dar de inmediato, por teléfono a la Estación Central,

dando completos informes de lo ocurrido a fin de que fácil y prontamente puedan tomarse las medidas necesarias tendientes a restablecer el servicio.

Deficiencias en el servicio

4.—Deben procurar allanar en el acto cualquier deficiencia que se note en el servicio, evitar y hacer evitar a sus subordinados toda clase de discusión con el público.

Tratándose de interrupciones en la Sección Reducto, el aviso se dará simultáneamente a ambas Estaciones, Central y Reducto.

Independencia del cargo

5.—Los Inspectores Ambulantes deben conservar una posición absolutamente independiente con respecto a sus subordinados, no conversando con ellos sino lo estrictamente necesario para la buena marcha del servicio.

Corrección de procederes

6.—Tratarán a los empleados con buenas manera y encontrándolos en falta, se limitarán a hacérsela notar, pero se abstendrán en absoluto de toda discusión con ellos.

Público en Reuniones, Fiestas, etc.

7.—En caso de aglomeración de público, fiesta o cualquier reunión que pueda causar interrupción de tráfico, deben estar atentos al servicio para restablecerlo de inmediato como asimismo pedir por teléfono a la Oficina de Tráfico los coches extraordinarios que conceptúen necesarios para atender bien el servicio.

Inspección de boletos

8.—Es principal obligación de los Inspectores Ambulantes aparecer con frecuencia en las secciones donde no

existan Inspectores Seccionales, a fin de vigilar la buena marcha del tráfico, revisando los boletos y planillas de los Guardas y dando cuenta diaria y circunstanciada de las revisiones que hayan efectuado.

Suspensión de empleados

9.—Los Inspectores Ambulantes están autorizados para hacer retirar del servicio a cualquier Guarda o Conductor que cometiera faltas graves y si el caso lo requiere, harán acompañar a ese empleado por un Inspector hasta la Estación, tomando ellos el puesto de este último hasta su regreso.

En el caso de que la falta grave fuera cometida por un Inspector Recorredor o Seccional, deberán hacerlo retirar del Servicio inmediatamente, dando aviso a la Oficina de Tráfico. Si la falta fuera cometida por un Inspector Ambulante se concretarán a comunicación a la Oficina de Tráfico.

INSPECTORES RECORREDORES

Atribuciones

1.—Los Inspectores Recorredores, cuando noten la falta al servicio de un Inspector Seccional, deberán hacerse cargo del servicio de éste, reemplazándolo hasta tanto la Oficina de Tráfico mande a otro Inspector a sustituirlo, a cuyo efecto comunicarán a dicha Oficina lo ocurrido; si accidentalmete encontraran un Inspector Suplente, sin servicio, lo dejarán a cargo de la Sección, dando avi-

so por teléfono a la Oficina y además en su Parte Diario, darán cuenta de esa novedad.

Radio de Inspección

2.—Si por causas especiales el Inspector Seccional encargado de un radio faltare accidentalmente, deberán atenderlo hasta que tome el puesto el Inspector Seccional que corresponda, dando cuenta del hecho a la Oficina de Tráfico para que ésta pueda adoptar las medidas que estime convenientes para la regularización del servicio.

INSPECTORES SECCIONALES

Inspección de boletos

1.—El principal deber de los Inspectores Seccionales es examinar minuciosamente los boletos que recogen a fin de cerciorarse de que los pasajes han sido bien cobrados y los boletos bien despuntados, de acuerdo con las órdenes dadas en las Estaciones respectivas.

Planillas

2.—Antes de proceder a la revisión de boletos exigirán a los Guardas la presentación de las planillas, cuidando que éstas estén en completo orden antes de firmarlas.

Novedades

3.—Deberán comunicar las novedades, solamente al Jefe de Tráfico, Inspector General o Inspectores Ambulantes, de quienes acatarán toda orden que se relacionen con el servicio.

Abandono de secciones

4.—Los Inspectores Seccionales no pueden, por ninguna causa, a no ser imperativa, abandonar la sección que

se les asigne y en casos que por razones de buen servicio necesiten invadir otra sección, deben explicar por escrito la causa que tuvieron para hacerlo.

Revisiones seccionales

5.—Cuando haya más de un Inspector en una Sección, deben ponerse de acuerdo, a fin de que uno solo revise un coche, evitando así molestias al público y también por razones del buen servicio.

Horarios

6.—Deben tener siempre presente que el buen resultado de una línea depende esencialmente de que los coches corran en hora exacta y de acuerdo con el horario fijado, manteniéndose regularmente las distancias entre cada coche y a este fin deben propender todos sus esfuerzos.

Atrasos y adelantos

7.—Darán cuenta de los empleados que sin causa justificada marchen con atraso o adelanto.

Conducta

8.—Deben ser sumamente corteses con el público, pidiendo la presentación de los boletos y tarjetas con modales atentos, evitando toda discusión y haciéndola evitar a sus subordinados.

Independencia del cargo

9.—Los Inspectores Seccionales no deben conversar con los Guardas o Conductores sino lo absolutamente necesario y que tenga relación con el servicio y deben por razón de su cargo, mantener una posición de absoluta independencia.

Corrección de procederes

10.—Tratarán con buenas maneras a Guardas y Conductores y les pres-

tarán ayuda en todo lo necesario en cuanto sea para el mejor servicio y cumplimiento de sus obligaciones.

Mejoras en el servicio

11.—Los Inspectores Seccionales por razón de su cometido, están en condiciones de poder sugerir a sus superiores cualquier mejora en los horarios, etc., y a ese efecto el Jefe de Tráfico estará siempre bien dispuesto a escucharlos y a tomar en debida consideración sus opiniones.

Aglomeración de coches

12.—Cuando por cualquier causa se junten varios coches en un mismo paraje, los Inspectores Seccionales cuidarán, cuando el tráfico se restablezca, de que los coches vuelvan a marchar guardando las debidas distancias entre uno y otro, a fin de no recargar una sola sección.

Choques o accidentes

13.—En casos de choques o accidentes, por insignificantes que parezcan, ayudarán a los Guardas a tomar todos los datos necesarios, evitando y haciendo evitar toda discusión con los conductores de otros vehículos.

Interrupción del tráfico

14.—Deberán tener presente, en casos de interrupciones del tráfico, las instrucciones especiales que se consignan en este Reglamento, a los efectos de su reanudación.

Intervención en choques o accidentes

15.—Es obligación de todo Inspector Seccional que se halle fuera de servicio, siempre que vista el uniforme de la Compañía y se encuentre viajando en sus coches, tomar intervención en casos de choques, accidentes o interrupciones, siempre que

no se encontrara presente el Inspector de servicio y entregar a éste los datos que son de práctica tomar en estos casos.

Talón boleto

16.—En las secciones término de línea no se le debe retirar al pasajero el talón del boleto, pues es por muchas razones conveniente que el pasajero conserve en su poder el justificativo del pasaje que ha abonado.

Consumo de corriente

17.—En el caso de que otra Compañía de Tranvías por interrupción o falta de corriente, tuviera que correr por líneas de la «Sociedad Comercial de Montevideo», sirviéndose de su corriente, se debe dar aviso a la Oficina de Tráfico, tomar nota y comunicar en el parte la cantidad, número de cada coche, el recorrido que hayan hecho y la hora en que empezaron y terminaron de circular. Igual procedimiento se adoptará si los coches de esta Compañía hicieran uso de la corriente de otra Compañía, acatando siempre las indicaciones de los empleados superiores de aquélla.

Sistema de revisión

18.—Para verificar la revisión de boletos de un coche, debe observarse el procedimiento siguiente:

A.—Al obtener la planilla del Guarda, el Inspector Seccional tomará por sí mismo las numeraciones que tenga a la vista de las diferentes clases de boletos, estándoles terminantemente prohibido anotar numeraciones dictadas por el Guarda.

B.—Después de este procedimiento,

debe fijarse en las numeraciones con que el Guarda ha empezado el viaje y las ha cerrado en las secciones intermediarias y una vez bien cerciorado de éstas, debe empezar la revisión por la plataforma posterior primero y del frente hacia la plataforma posterior. Si encontraran pasajeros sin cobrar debe darse cuenta en el parte donde subió el Inspector Seccional al coche, la hora, dirección del coche, la cantidad de pasajeros que el coche conducía y el número de los no cobrados.

También el movimiento habido durante el viaje, o sea: cantidad de boletos expendidos: combinaciones recibidas y tarjetas, y si al preguntarle la causa porque no ha cobrado el o los pasajeros, el Guarda manifiesta quo acaba de subir .al coche, el Inspector aclarará el punto, averiguando con buenas maneras de los pasajeros el punto donde hayan tomado el coche.

Para que el Guarda incurra en la falta «pasajeros a cobrar», es necesario comprobar que al tiempo de subir el Inspector al coche, el Guarda estaba desocupado.

Para poder confrontar bien las numeraciones, exigirán a los Guardas la presentación de sus planillas.

Coches en puntos inundados

19.—Si al tomar su servicio tuviera conocimiento que por la noche había llovido o estando en servicio empezara a llover, debe trasladarse a los puntos donde se produzcan inundaciones

en el radio de su sección y verificar si las aguas llegan a la altura del estribo en cuyo caso suspenderán el pasaje de los coches hasta que bajen las aguas, dando aviso de inmediato o si fuera posible con anticipación a la Estación Central, para que ésta, a su vez, trasmita el aviso a la Oficina de Tráfico.

Relevos 20.—Deben entrar o salir del servicio en los puntos que les indique el horario respectivo.

Es terminantemente prohibido a los Inspectores viajar en el interior o plataforma delantera de los coches.

Conocimiento de órdenes 21.—Los Inspectores Seccionales concurrirán diariamente a la Estación Central, a fin de enterarse de los avisos y órdenes y tomar nota de los empleados que estén suspendidos o fueran destituídos.

Entrega de partes 22.—Los partes y revisiones deben entregarlos al terminar el servicio, bajo sobre cerrado, en la Estación de la Compañía que les quede más próxima, para que sean remitidos a la Oficina de Tráfico.

Las planillas de interrupciones y alteraciones del tráfico, deben remitirse al terminar el servicio, dirigidas al Jefe de la Sección respectiva.

GUARDA - FRENOS

Posición del Guarda - Freno 1.—El Guarda - Freno a cargo del manejo de un coche acoplado, deberá guardar la siguiente posición: la cuerda del trolley del motor en la mano

izquierda y la derecha apoyada en el freno.

Atención a la marcha del motor

2.—Deberán prestar mucha atención a los movimientos del coche motor dando freno a sus coches cuando desciendan pendientes, entren a curvas, cambios o desvíos, así como para subir o bajar pasajeros.

Toques de campana

3.—Estarán atentos a los toques de campana que dé el Conductor del coche motor y cuando el Guarda del mismo esté ocupado en su interior—el Guarda - Freno tendrá a su cargo dar los toques de campanilla reglamentarios para parar o continuar la marcha cuando asciendan o desciendan pasajeros.

Deberán asimismo dar el toque de peligro en caso necesario.

Marcha en descensos

4.—Pondrán especial atención cuando el coche motor marche sin corriente en los descensos de pendientes, a fin de evitar que pueda desacoplarse el coche de arrastre.

Pasajeros en plataforma delantera

5.—Cuidarán que en la plataforma delantera del acoplado no viaje mayor número de pasajeros que el reglamentario, a cuyo efecto darán aviso al Guarda.

Prevención a pasajeros

6.—Cuando desciendan pasajeros del coche motor tendrán cuidado en advertirles en caso de que en ese momento cruzara algún otro vehículo — a fin de evitar accidentes.

Presentación al servicio

7.—Deberán presentarse a las respectivas Estaciones a tomar sus ser-

vicios a las horas que les hayan sido indicadas por los Jefes.

Prohibiciones

8.—Está terminantemente prohibido a los Guarda - Frenos fumar en servicio o entablar conversación con los pasajeros o con el Guarda del coche motor.

Toques de campanilla

9.—Deberán estar bien al corriente de todos los toques de campanilla para actuar con prontitud cuando el caso lo requiera.

Acoplados

10.—El Guarda - Freno deberá poner mucha atención y no dar los toques de campanilla sin haber recibido antes el aviso del Guarda del coche acoplado de que puede seguir marcha — a fin de evitar las molestias que ocasionan las paradas y arranques inútiles.

Uniformes

11.—Cuidarán de conservar en buen estado de aseo, la chaquetilla y gorra que les proveerá la Compañía.

Enfrenamiento

12.—Los Guarda - Frenos no enfrenarán su coche sino en los casos que se detallan a continuación o cuando el Conductor se lo indique por los toques reglamentarios de campana, a saber:

Un toque: apriete el freno.

Dos toques: afloje el freno.

13.—Inmediatamente de enfrenar el coche para parada, aflojarán el freno totalmente.

14.—En las bajadas de pendientes llevarán el coche bajo control y en

las subidas o terrenos llanos está terminantemente prohibido hacer uso del freno.

15.—No deberán echar arena sino cuando sea necesario para parar el coche o para detenerlo en caso de que patinara.

Montevideo, 1.º Diciembre de 1921.

A. L. MIÉVILLE

GERENTE

REGLAMENTOS PARA EL MANEJO DE COCHES ELECTRICOS

1.—Una vez que el Conductor haya recibido el aviso del Guarda, de que puede continuar la marcha, aflojará el freno manual y marcará los puntos, 1, 2 y 3, con intervalos de un segundo entre cada uno, y de medio segundo entre los números 3 y 4.

Si la calle está despejada y puede aumentarse la velocidad inicial, según en el art. 5, el Conductor marcará los puntos 5, 6, 7 (y 8 en los Controladores tipo K. 3) con intervalo de un segundo entre cada punto.

En el punto núm. 4 demorará dos segundos antes de marcar el 5.

Los puntos 1, 2, 3, 5, 6 (y 7 en los Controladores K. 3) se llaman puntos de resistencia, no debiendo demorarse en ellos sino el espacio de tiempo ya indicado. Los puntos 4 y 7 (y 8 en los Controladores K. 3) son puntos llamados de marcha y por consiguiente puede hacerse marchar el coche sobre ellos todo el tiempo que sea necesario sin perjuicio para el equipo eléctrico del coche.

Cuando el Conductor trabaje con coche acoplado, marcaiá los puntos con mayor lentitud que si trabajara con coche motor solamente.

2.—En los terrenos llanos o en pendientes, una vez marcado el punto 4 y siempre que no haya otro coche o vehículo a la vista en la misma cuadra—que pueda obstruir la circulación del coche—una vez que el salvavidas llegue a la línea de edificación de la otra acera, deberá el Conductor empezar a marcar los puntos de paralelo (5, 6, 7 u 8) y cortará la corriente después de haber corrido 1|4 de cuadra, dejando correr el coche con la velocidad adquirida, pues es suficiente para que llegue con marcha regular hasta la próxima parada o bocacalle.

3.—Si por cualquier causa el Conductor no ha podido

marcar puntos de paralelo antes de llegar al 1|4 de cuadra, le está absolutamente prohibido marcarlos después de recorrido ese trayecto.

Observando las disposiciones contenidas en los artículos 2 y 3, los Conductores no tendrán que hacer ningún esfuerzo para enfrenar sus coches al llegar a puntos de parada o bocacalles.

4.—Cuando un coche marche en serie o paralelo y por presentarse un obstáculo al tráfico, el Conductor se vea obligado a poner el controlador «OFF», para volver a dar impulso al coche siempre que éste no marche con velocidad menor que la de 4 puntos, puede marcar rápidamente los puntos de serie hasta el 4, y pasar al paralelo marcando en éste los intervalos reglamentarios.

5.—En los ascensos de pendientes, siempre que tengan vía libre como se indica en el art. 2.° (y si no hay disposición especial alguna que prohiba su uso) el Conductor podrá marcar paralelo cuidando de cortar la corriente, calculando que el coche puede llegar a la esquina próxima sin tener que alimentar nuevamente los motores.

6.—Está terminantemente prohibido marcar puntos de paralelo al descender pendientes, pues la propia velocidad que adquiere el coche después de marcados 4 puntos y cortada la corriente, es suficiente para continuar la marcha en las bajadas.

7.—Cuando el coche, al llegar a una bocacalle conserve regular velocidad y la cuadra próxima sea en descenso, no se apretará demasiado el freno, a fin de que al pasar la bocacalle, el coche, aflojando simplemente el freno, pueda seguir la marcha sin necesidad de alimentar de nuevo los motores. Esta operación es más practicable en calles anchas, donde el Conductor puede darse cuenta fácilmente de si hay o no vía libre.

8.—Siempre que le sea necesario parar completamente su coche, el Conductor tratará de enfrenarlo rápidamente y en el momento mismo de aproximarse al punto de parada.

Para evitar sacudimientos incómodos a los pasajeros, una vez enfrenado el coche y en el acto que éste pare, aflojará un poco el freno.

Queda terminantemente prohibido el enfrenamiento parcial del coche, lo cual ocasiona demoras en el servicio y desgastes inútiles en el equipo eléctrico y mecánico.

9.—Las paradas en las bocacalles se harán de manera que el Conductor venga a quedar sobre la línea de edificación, lo que le permitirá dominar por completo con la vista, la calle transversal, pudiendo así evitar que la presentación de un obstáculo lo obligue a cortar la corriente después de haber iniciado la marcha.

10.—Es absolutamente prohibido el uso del freno eléctrico para paradas ordinarias. Su uso queda restringido a los casos en que sea indispensable parar el coche rápidamente para evitar peligros o accidentes.

11.—En las bajadas algo pronunciadas, el Conductor aplicará el freno inmediatamente que el coche empiece a descenderla, llevándolo por completo bajo control, evitando así la posibilidad de que pueda corrérsele en caso de que sea necesaria una parada rápida para evitar un choque.

12.—Cuando de acuerdo con el art. 10, sea indispensable aplicar el freno eléctrico, el Conductor deberá marcar los puntos de éste con regularidad para que resulte más eficiente. De esta manera se impedirá que las ruedas patinen, lo que sucedería si se aplicara el freno bruscamente.

13.—Para paradas ordinarias deberá aplicarse rápidamente el freno manual siempre que el estado de la vía lo permita, debiendo también desenfrenar en idéntica forma.—Sin embargo, es terminantemente prohibido sacar la chaveta y dejar libre la manija del freno.

14.—A fin de evitar paradas inútiles, los Conductores cumplirán estrictamente la disposición de marchar a una cuadra de distancia del coche que le precede, fuera del

radio de la Ciudad Vieja, o sea desde la calle Florida hacia los puntos terminales.

Dentro del radio de la Ciudad Vieja los coches deberán guardar una distancia no menor de treinta metros entre sí.

15.—El caso de que un coche marche adelantado con relación al horario, el Conductor deberá ponerse en hora marchando en serie aún en caso de subir pendientes, aprovechando también las bajadas para marchar el mayor tiempo posible sin corriente.

Deberá, además, cortar la corriente con mayor anticipación que lo haría en caso que su coche marchara en hora exacta.

16.—Si debido al mal estado de la vía o por cualquier otra causa el coche patinara al ser enfrenado, el Conductor deberá aflojar inmediatamente el freno y volver a apretarlo, echando simultáneamente arena en la vía.

Debe tenerse bien presente que es absolutamente inútil usar freno eléctrico para detener un coche cuando patina. En caso de que apesar de echar arena en la vía el coche continúe patinando, el Conductor deberá seguir apretando y aflojando el freno mecánico, echando arena simultáneamente, hasta que consiga tener el coche bajo control. Si al ascender una pendiente el coche patinara, deberá cortarse rápidamente la corriente y de nuevo volver a marcar puntos con mayores intervalos, echando arena al mismo tiempo.

17.—Cuando a causa de la humedad se produzcan patinamientos, el Conductor aflojará y apretará alternativamente el freno echando arena al mismo tiempo.

Este procedimiento se observará tanto al arrancar como al detener el coche.

La falta de cumplimiento a esta disposición puede ser causa de accidentes o choques, con el consecuente castigo del Conductor negligente.

18.—Estando prohibido permanecer con la manija del contralor en puntos de resistencia (Art. 1.°) en casos de que la presencia de otros vehículos obliguen al Con-

ductor a marchar lentamente, los dejará distanciar, hasta que le sea posible marcar el punto núm. 4, pero no le está permitido por ninguna razón marcar un punto y OFF».

19.—En caso de faltar corriente, los Conductores entrenarán rápidamente sus coches. Les queda prohibido hacerlos marchar sin corriente, aun cuando se encuentren en descensos de pendientes.

Probarán enseguida por medio de la luces si la corriente se ha restablecido y si así fuera, reanudarán la marcha marcando únicamente los puntos de serie por el intervalo de 4 puntos.

La falta de cumplimiento de esta disposición será castigada severamente.

20.—En todo el radio de la Ciudad Vieja, es decir, desde la calle Florida hasta Dársena y Aduana y viceversa, está terminantemente prohibido marcar paralelo.

21.—Dentro de la zona de los desvíos es absolutamente prohibido marcar paralelo. Una vez fuera de ellos y cuando hayan corrido una distancia de treinta metros, recién podrán empezar a marcarlo.

22.—Está absolutamente prohibido dar al coche velocidad extraordinaria que cause sacudidas y balanceos.

Como tales velocidades originan perjuicios y accidentes, será causa de destitución la falta de cumplimiento a esta disposición.

23.—Las disposiciones que anteceden obedecen a los siguientes principios:

1.° Economizar en todo lo posible el uso del freno mecánico.

2.° Evitar igualmente en todo lo posible la permanencia en puntos de resistencia del controlador.

3.° Evitar pérdidas de tiempo y por consiguiente poder marchar en serie el mayor tiempo posible.

Observando fielmente estos principios, los conductores no encontrarán inconveniente en el cumplimiento de las órdenes generales que contiene este Reglamento.

INSTRUCCIONES A LOS CONDUCTORES, REFERENTES A LA REPARACION DE DESPERFECTOS DE LOS COCHES MOTORES

REPARACIONES DE MOTORES

A fin de que los Conductores estén habilitados para efectuar con la mayor rapidez pequeñas reparaciones a los coches motores, disminuyendo así las interrupciones que puedan ocasionarse al tráfico, se enumeran a continuación los procedimientos que deben observar en cada caso.

Cuando se suscitaran dudas sobre cualquier punto relativo a compostura de defectos en los coches, deberán pedir instrucciones a los Inspectores.

1.—El motor no arranca al marcar puntos:

En este caso el Conductor efectuará de inmediato la siguiente revisión:

a) Se cerciorará si la llave automática se encuentra en su sitio correspondiente.

b) Pedirá al Guarda por medio de un toque de campanilla que se fije si el trolley está colocado en el hilo, y si las llaves de luz están en su plataforma, las encenderá.

En caso contrario pedirá al Guarda que las encienda de su plataforma.

c) Si las luces no se encienden, lo que indicará que no hay corriente, el Conductor se cerciorará si el coche no está aislado por falta de buen contacto de las ruedas con el riel, si la rondana de la lanza del trolley está bien colocada en la línea o si está debajo de algún aislador o de un cruce también aislado.

Si examinando estos detalles no se encuentra

deficiencia, deberá el Conductor fijarse si los coches próximos están sin corriente. En este caso avisará al Guarda que deje abierta la llave de las luces a objeto de darse cuenta inmediatamente que la corriente se restablezca.

Si en los otros coches hubiera corriente y no en el suyo, el Conductor subirá al techo de su coche a objeto de constatar que el cable de la lanza del trolley no está desconectado o fuera del pedestal, examinando además la rondana del trolley para ver si en ella se encontrara arrollado algún material que pudiera producir aislación.

d) Una vez constatado que el coche no arranca por falta de corriente y no debido a defecto del coche, el Conductor lo hará saber al Guarda, quien dará aviso inmediato al Inspector que encuentre más próximo y en ausencia de éste avisará por teléfono a la Oficina del Tráfico — Estación Central.

e) Cuando apesar de haber corriente, el coche no arranca en los primeros puntos, el Conductor examinará el controlador para averiguar, si hay algún cable flojo o si existe mal contacto de los dedos, teniendo presente que una resistencia quemada puede ser causa de que el coche no arranque.

En este caso, el Conductor seguirá viaje y parará siempre su coche por medio del freno mecánico, porque cuando se quema una resistencia, el freno eléctrico no funciona.

f) Si el coche no arrancara en los puntos de serie, el Conductor hará la revisión del controlador y dedos de contacto, ya indicada en el inciso e.

g) El guarda chispas quemado puede ser causa de que el coche no arranque sino en el último punto de serie (o sea el 4, o 5 en los controladores K. 3).

Para comprobar ésto el Conductor pasará a la otra plataforma y si el coche no arranca en el

punto núm. 1 reemplazará el guarda - chispas quemado por el de la plataforma posterior.

h) Si después de examinados todos los posibles defectos del coche, enumerados en los incisos anteriores, éste no arrancara, el Conductor procederá entonces a observar si una de las escobillas del motor está levantada, en cuyo caso aislará de inmediato dicho motor, continuando la marcha con el otro. Si tampoco este procedimiento diera resultado, se repondrá el motor en su sitio y se procederá a aislar el otro motor. En general, una vez efectuada toda la revisión descripta, se hallará la causa del desperfecto, pero si así no fuera, entonces deberá ponerse el coche descompuesto a remolque.

i) Si el coche no arrancara en ningún punto, a pesar de haber corriente en la línea, se probará el controlador de la otra plataforma y en caso de encontrarse éste bien, se revisará el contacto y los dedos T de la plataforma anterior.

2.—La llave automática salta:

a) En este caso, yendo el coche en marcha, el Conductor pondrá la manija en «OFF» y repondrá la llave automática en su sitio, marcando los puntos con intervalos bien pronunciados para constatar así si la llave saltó por causa de un golpe de corriente o a consecuencia de haber marcado mal los puntos, o si el defecto es debido a algún desperfecto del coche.

b) En caso de que la llave automática salte repetidas veces, el Conductor la repondrá y aislará el motor que corresponda a la plataforma en que trabaja.

c) Si apesar de ésto, vuelve a saltar la llave, repondrá en su sitio el motor aislado y aislará el motor que corresponde a la otra plataforma.

d) Cuando la llave automática salte al marcarse los primero puntos, el Conductor deberá cerciorarse de que las resistencias no hagan contacto por haberse enredado algún alambre o arco de hierro, revisando al mismo tiempo los cables del controlador, fijándose asimismo si algún segmento se ha corrido hacia abajo.

Si todas las partes anteriormente indicadas se encontraran en orden, se probarán entonces los motores, aislándolos alternativamente, en la forma indicada en el inciso C.

e) El procedimiento para hacer arrancar un coche, con un motor aislado, será el siguiente: Los coches cuyos controladores son de 8 puntos, arrancan en el primer punto de serie haciendo girar la manija hasta el punto núm. 4. En este caso la velocidad del coche es casi igual a la que daría el punto núm. 8, cuando funcionan los dos motores.

Los coches de 7 puntos, con un motor aislado, arrancan en el primer punto del paralelo, o sea en el punto núm. 5. Se hará girar la manija con suavidad a ese punto, a fin de evitar que el coche arranque con demasiada brusquedad.

Los Conductores tendrán bien presente que trabajando con un motor aislado, es indispensable marcar los puntos con doble intervalo de tiempo, a fin de impedir que las ruedas patinen.

3.—La manija del controlador se traba y no puede ser movida de la posición de circuito cortado «OFF»:

En este caso se examinarán las ruedas excéntricas del controlador para averiguar si existe algún resorte o pibote roto.

4.—La manija del controlador queda trabada al marcarse un punto cualquiera:

En general este defecto es ocasionado por un dedo de contacto doblado.

Volviendo a colocarlo en su posición normal se subsanará ese defecto.

5.—El freno eléctrico no funciona con regularidad:

En caso de notarse irregularidad en el funcionamiento del freno eléctrico, el Conductor pasará de inmediato un parte a la Estación dando al mismo tiempo cuenta del hecho al Inspector más próximo.

6.—La manija del controlador se traba en circuito abierto «ON» y no puede hacerse retroceder a circuito cerrado «OFF»:

En este caso el Conductor abrirá la llave automática, parará el coche con el freno mecánico y examinará el Controlador para averiguar si hay dedos de contacto doblados.

7.—Funcionamiento del freno eléctrico con motor aislado:

a) El freno eléctrico en coches de 8 puntos funciona igualmente aun cuando esté aislado un motor, pero para utilizarlo es indispensable marcar los puntos con intervalos muy pronunciados. Si no se observara esta disposición, sería causa de que las ruedas patinaran al trabarse éstas de golpe, dando lugar a que el coche se corra porque el enfrenamiento es en estos casos mucho más poderoso que en condiciones normales. Está absolutamente prohibido hacer uso del freno eléctrico salvo en casos de fuerza mayor y con el fin de evitar algún peligro.

b) Cuando se aisla un motor en coches de 7 puntos, los Conductores deberán tener presente que en tal caso el freno eléctrico no funciona y por consiguiente es indispensable marchar lentamente con la mayor precaución, a fin de evitar choques o accidentes.

c) Cuando se trabaje con un motor aislado y por

cualquier circunstancia sea necesario cambiar de plataforma, se aislará igualmente en la plataforma posterior, el motor del mismo número que haya sido aislado en la otra.

d) Inmediatamente que el Conductor se haga cargo del coche, deberá probar el freno eléctrico, pero solamente con 4 puntos de marcha.

Queda terminantemente prohibido el uso del paralelo para utilizar el freno eléctrico.

Cada vez que el Conductor tenga que aplicar dicho freno, deberá marcar hasta el punto 5 del mismo y antes de volver a «OFF» parará completamente su coche con freno mecánico. La falta de cumplimiento a esta disposición dará lugar a que se queme el controlador.

e) Si inmediatamente después de probado el freno eléctrico, el coche no arrancara, el Conductor examinará el contacto del dedo de tierra en la parte inferior del tambor del freno eléctrico para averiguar si dicho dedo está sucio, quemado o no hace contacto.

8.—Precauciones que observará el personal de Conductores antes de efectuar reparaciones en los coches:

Toda vez que sea necesario abrir el controlador para revisar los dedos de contacto, cables, aislación de motores, etc., el Conductor tendrá la precaución de cortar de antemano la corriente, por medio de la llave automática. Deben cumplir estrictamente esta disposición porque su olvido expondría a los empleados a quemaduras, etc.

9.—Falta de luz en los coches motores:

En caso de que una de las secciones de lamparillas se apagara, se buscará el defecto en el punto terminal de la línea, a cuyo fin el Conductor hará las siguientes pruebas:

a) Se fijará si el fusible de luz se encuentra en buen estado y en caso contrario deberá cambiarlo.

b) Con la lamparilla de reserva procederá a cambiar una por una las lamparillas apagadas hasta encontrar la defectuosa.

c) En caso de no poderse encontrar el defecto, el Conductor dará aviso en la Estación más próxima.

10.—Falta de luz en los coches acoplados:

En este caso se revisará el cable de conexión entre el motor y el acoplado examinando el fusible y lamparillas en la misma forma que se indica anteriormente.

11.—Rotura de línea aérea:

Cuando por cualquier circunstancia se cortara el hilo del trolley, el Conductor del primer coche que llegue al punto del desperfecto pondrá el hecho en conocimiento del Guarda para que éste dé aviso telefónico inmediato de la ocurrencia a la Estación Central.

Este procedimiento deberá observarse siempre que no se encontrara presente un Inspector o empleado superior de la Compañía.

En general, es obligación del Conductor hacer dar aviso telefónico a la Estación Central por intermedio de su Guarda, de cualquier hecho que pueda ocasionar entorpecimientos al tráfico, ya sea en la vía permanente como en la aérea.

Montevideo, 1.° de Diciembre de 1921.

Gerente.

Ingeniero-Residente.

